Anlage zur Drucksache 2986/2020-2025

Fortschreibung „Dritter Lärmaktionsplan Bielefeld“ (Fassung von September 2021)

Zusammenfassung

1. Hintergrund und Veranlassung

Alle fünf Jahre ist nach der Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG), die mit den §§ 47a-f des Bundesimmissionsschutzgesetztes (BImSchG) in nationales Recht umgesetzt wurde, der Lärmaktionsplan (LAP) zu überprüfen und erforderlichenfalls fortzuschreiben. Der LAP steuert im Sinne eines Managementansatzes strategisch die Ausrichtung der städtischen Lärmminderung und gestaltet diese programmatisch aus. Aufgrund der gesundheitlichen Auswirkungen von dauerhaft hoher Lärmbelastung sind Lärmminderungskonzepte und Handlungsprogramme des Plans notwendige Beiträge zum Gesundheitsschutz und zur Gewährleistung umweltgerechter sowie gesundheitsverträglicher Lebensbedingungen für die Bielefelder*innen.

2017 sind die strategischen Lärmkarten mit einer teilweise veränderten Datenlage aufgrund neuer Lärmquellen und unter Berücksichtigung umgesetzter Lärmminderungsmaßnahmen erstellt worden. Hierdurch haben sich „Lärmbetroffenheiten“ verändert. Es wurde notwendig, den bisherigen Plan fortzuschreiben. Aufgrund der gewachsenen Infrastruktur, der hohen Verkehrsbelastung und der Nähe von Wohngebäuden zu angrenzenden Straßen oder Schienenwegen sind Lärmbeeinträchtigungen und hohe Erwartungen an den dritten Lärmaktionsplan vorhanden.

2. Grundsätze und Ausgangspunkte für die Fortschreibung des dritten Lärmaktionsplans

Nachfolgende Grundsätze und Anforderungen liegen der Fortschreibung des dritten LAP zugrunde, um möglichst günstige Ausgangsbedingungen für einen Maßnahmenvollzug zu schaffen und die Durchführung der Lärmminderungsmaßnahmen vorzubereiten. Im Planaufstellungsverfahren wurde darauf Wert gelegt, dass die **Handlungsprogramme**

- im Hinblick auf Umsetzbarkeit und Umsetzung **realistisch** sind:
  In den dritten LAP sind Voraussetzungen hinsichtlich notwendiger Abwägungsprozesse und Einzelfallprüfungen bereits vorbereitend einbezogen worden. Dies erleichtert die Verwaltungshandhabung. Eine Konzentration auf Lärmbrennpunkte und Schwerpunktmaßnahmen gewährleistet eine Ausrichtung anhand der Dringlichkeit und ermöglicht so die zielgerichtete Abarbeitung;

- **qualitativ belastbar** sind:
  Dem dritten LAP liegt unverändert eine „Auslöseschwelle“ von 65/55 dB(A) L_{DEN} / L_{Night} zugrunde, die sich an „gesundheitsrelevanten Lärmwerten“ orientiert. Hiermit wird ein an den Zielen des Gesundheitsschutzes ausgerichtetes Handeln verfolgt. Die mittlerweile abgesenkten Lärmsanierungsgrenzwerte an Bundesfernstraßen und

Bundesschienenwegen auf 64/54 dB(A) tags/nachts für Wohngebiete, stützen die Anwendung dieser „Auslöseschwelle“. Mit diesem Vorgehen wird das Ziel verfolgt, für die Lärmsanierung und die Lärmminderungsplanung einen gleichbehandelnden „Bewertungs- und Handlungsmaßstab“ anzuwenden. Die im dritten LAP behandelten Handlungsprogramme sind für die Lärmbrennpunkte thematisch relevant und wirksam bei positiver Kosten-Nutzen-Betrachtung;

- **konsenfähig** sind:
  Die im dritten LAP vorgesehenen Lärmminderungsmaßnahmen sowie vorgesehenen Ausweisungen und Regelungsansätze zum Schutz „Ruhiger Gebiete“ sind unter Berücksichtigung der Träger- und Behörden- sowie Öffentlichkeitsbeteiligung querschnittsorientiert, integrierbar ausgerichtet. Sie sind relevant und von Bedeutung für weitere laufende Projekte der Verwaltung, wie z.B. die Bielefelder „Freiraumentwicklungs-planung“ und Projekte der „Mobilitätswende“.

- schrittweise **finanzierbar** sind:
  Die Finanzierung der im dritten LAP aufgenommenen Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesschienenwegen ist aus Bundesmitteln sichergestellt. Die Finanzierung der Lärmminderungsmaßnahmen für die Gesamtstraßen ist nach und nach aus kommunalen Mitteln bis 2024 (nächster LAP) vorgesehen und darüber hinaus fortzusetzen;

- **zukunftsfähig** sind:
  Die Wirkung des dritten LAP im Rahmen der Abwägung von Planungsverfahren sowie seine Berücksichtigung bei Behördenentscheidungen ist verwaltungsintern bindend. Die Maßnahmenumsetzung erfolgt durch die fachrechtlich zuständigen Umsetzungsstellen. Die im Plan für die nächsten Jahre enthaltenen Handlungsprogramme und Lärmminderungsmaßnahmen sind entsprechend des rechtlich vorgegebenen 5-jährigen Planaufstellungsrhythmus fortschreibbar. Der programmatische Charakter mit Monitoring ermöglicht die Prüfung und Dokumentation der Zielerreichung. Damit liefert der Plan einen nachvollziehbaren Beitrag zur Erfüllung von Gesundheits- und Nachhaltigkeitszielen sowie zur Bewahrung guter Lebensbedingungen („ruhige Freiraumentwicklung“) und einer umweltverträglichen Mobilität („Verkehrswende“).

Die konsequente, schrittweise Umsetzung der im dritten LAP enthaltenen Lärmminderungs-maßnahmen ist wirtschaftlich und gesellschaftlich lohnend, da andernfalls die externen Kosten des Lärms immer weiter ansteigen. Am Beispiel Bielefelds würden lt. Abschätzung von Gesundheitskosten auf Basis monetärer Bewertungsansätze allein die durch Straßenverkehrslärm bedingten Gesundheitskosten in einer Größenordnung von ca. 3 Mio. € liegen. Eine Investition in die Lärmminderung erscheint aus Sicht der Lärmaktionsplanung deshalb wichtig und vorteilhaft.

3. Handlungsbedarf nach Lärmquellen, an Lärmschwerpunkten und in mehrfachbelasteten Handlungsräumen

Die Bewertung der Lärmsituation mittels Lärmstatistik zur Flächen-, Einwohner- und Gebäudebetroffenheit erfolgte für den dritten LAP analog zum zweiten LAP.

Für den Stadtbahnlärm und den Gewerbe-/Industrielärm besteht im dritten LAP aufgrund konstanter Betroffenheitssituation kein Handlungsbedarf. Die absolute Zahl der vom

„erheblichen Umgebungslärm“ > 55 dB(A) L_{DEN} des Hauptstraßenverkehrs (HVS) „Betroffenen“ hat sich unter Berücksichtigung realisierter Maßnahmen seit 2012 um etwa 6 % verringert. Die Betroffenheit vom Gesamtstraßenverkehr und die Zahl der von Bundesschienenwegen betroffenen Menschen (unter Berücksichtigung einer steigenden Einwohnerzahl) ist trotz lärmmindernder Maßnahmen gestiegen. Deshalb besteht Handlungsbedarf, die bisherige Maßnahmenplanung fortzuschreiben. Der Handlungsbedarf für den dritten Lärmaktionsplan besteht nicht nur vorrangig im HVS-Netz, sondern auch bezogen auf das Gesamtstraßennetz. Aus den Daten vom Eisenbahn-Bundesamt ist ein Zuwachs an Belastetenzahlen beim Bundesschienenlärm erkennbar. Es ist davon auszugehen, dass dieser sich voraussichtlich längerfristig aufgrund der bereits laufenden Lärmsanierungsmaßnahmen abschwächen wird.

Aufgrund der Lärmbetroffenheitsanalyse werden im dritten LAP Maßnahmen für die Lärmquellen Straße und Bundesschiene fortgeschrieben. Hierbei wird der Schwerpunkt in den Bereichen mit den gesundheitsrelevanten Lärmbelastungen oberhalb der „Auslöseschwelle“ von ≥ 65/55 dB(A) L_{DEN} / L_{Night} gelegt.

Mit den „Bielefelder Gesundheitszielen“ wird angestrebt, die Verkehrslärmbelastungen derart zu mindern, dass die Bielefelder*innen langfristig keinen gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln ausgesetzt sind. Unter Berücksichtigung einer steigenden Einwohnerzahl ist bei den vom Gesamtstraßenlärm derart Betroffenen bisher noch ein leichter Anstieg um etwa 2 % zu verzeichnen.

Die Lärmschwerpunkte konzentrieren sich u.a. in der Innenstadt sowie an Einfallstraßen mit in der Regel straßenbegleitender, mehrgeschossiger und dichter Wohnbebauung, wie beispielsweise Herforder Straße, Feilenstraße, Detmolder Straße, Oststraße, Hermannstraße, Kreuzstraße, August-Bebel-Straße (Straßennennung ohne Gewichtung). An den Lärmschwerpunkten wohnen abschnittsweise bis zu mehrere hundert Betroffene.
Aus den Lärmschwerpunkten werden im dritten LAP zusammenhängende Handlungsräume gebildet, für die Lärmminderungsmaßnahmen entwickelt werden. Um die Handlungsräume festzulegen und abzugrenzen, werden Lärmprobleme bewertet und vorhandene lärmtechnische, sozioökonomische und gesundheitliche Mehrfachbelastungen berücksichtigt.

Auf diese Weise sind innerhalb des dritten LAP über das Stadtgebiet verteilt insgesamt 25 Handlungsräume in den Stadtbezirken Mitte, Schildesche, Heepen, Stieghorst, Gadderbaum, Brackwede, Sennestadt mit einem Gesamtflächenumfang von ungefähr 835 ha identifiziert worden, in denen etwa 53.212 Einwohner leben.

Für die 25 Handlungsräume sollen bei der Lärmaktionsplanung längerfristig Lärmminderungskonzepte entwickelt werden. Eine abschließende Bearbeitung aller Handlungsräume im dritten LAP ist nicht leistbar und unrealistisch. Deshalb erfolgt eine Gewichtung nach dem Handlungsbedarf. Dabei wird zwischen sehr hohem, hohem, mittleren und geringen Handlungsbedarf unterschieden. Den Handlungsbedarf für die 25 Handlungsräume zeigt die Anlage 1.

Für zwei ausgewählte mehrfachbelastete innerstädtische Handlungsräume mit hohem oder sehr hohem Handlungsbedarf ist ein Potenzial für eine verbesserte Lärmminderung durch Kombination verschiedener, zusammenwirkender Einzelmaßnahmen erkennbar. Hierfür enthält der dritte LAP **konkrete Lärmminderungskonzepte mit Durchführungsempfehlungen** für die Maßnahmenumsetzung und eine Zeitplanung sowie Kostenschätzung.

4. Stand der bisherigen Maßnahmenumsetzung

45 % der **Maßnahmen aus dem zweiten LAP** wurden bis 2020 umgesetzt. Die bis Ende 2020 fertiggestellten Maßnahmen sind in den Umsetzungsberichten unter www.bielefeld-wird-leiser.de einsehbar. Lt. Einschätzung der beteiligten Umsetzungsstellen soll die Fertigstellung der Maßnahmen für den Straßenverkehr aus dem zweiten LAP bis zur Aufstellung des vierten LAP 2024 abgeschlossen sein.

Die **freiwillige Lärmsanierung der Deutschen Bahn (DB)** erfolgt im Bielefelder Stadtgebiet auf einer Gesamtstreckenlänge von etwa 19 km mit Gesamtkosten von ca. 15,9 Mio. €, die aus Bundesmitteln für die freiwillige Lärmsanierung an Bundesschienenwegen finanziert werden. Das Sanierungskonzept der DB Netz AG beinhaltet u.a. den Bau von insgesamt 8 Lärmschutzwänden (LSW), von denen 3 LSW mit einer Länge von rd. 4,7 km in „Bielefeld Nord“ bis 2019 fertiggestellt wurden. Der Bau der LSW in „Bielefeld Süd“ hat im September 2021 begonnen. Der Planungs- und Umsetzungszeitraum für alle Maßnahmen dauert insgesamt von 2017 bis ca. 2026. Der Stand der Maßnahmenrealisierung durch die DB Netz AG ist in der jährlichen Berichterstattung auf o.g. Online-Portal nachvollziehbar. Bisher ist die Maßnahmenumsetzung innerhalb der vorgesehenen Zeitplanungen erfolgt.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit

Eine Überprüfung der Lärmbetroffenheit in Handlungsräumen und der Lärmfreiheit in „Ruhigen Gebieten“ findet vor Ort im Einzelfall nicht statt. Deshalb ist die Öffentlichkeitsbeteiligung mit Einschätzungen der Bürger*innen zu „Lärmminderungsmaßnahmen“ und „Ruhigen Gebieten“ ein geeignetes Mittel, um tatsächliche Wahrnehmungen der Betroffenen zum Lärm sowie zur Wirkung von Maßnahmen oder zur Akzeptanz von Verbesserungen zu ermitteln.

Um nach § 47 d (3) BImSchG die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitwirken zu lassen, wurde vom 25. November bis 15. Dezember 2019 eine internetgestützte Beteiligung über die Online-Plattform „Bielefeld wird leiser“ durchgeführt. Während dieser aktiven Beteiligungsphase, die in Pressemitteilungen sowie durch Postkartenauslegung angekündigt wurde, standen zwei sogenannte „Beteiligungsdialoge“ zur Verfügung. In einem **Dialog zu „Ruhigen Gebieten“** und einem **Dialog zu „Lärmminderungsmaßnahmen“** konnten die Teilnehmer/innen zu eingestellten Planentwürfen eigene Beiträge erstellen oder die Vorschläge anderer Teilnehmer/innen kommentieren und bewerten. Insgesamt wurden 205 Beiträge, 12 Kommentare und 11 Bewertungen abgegeben. Zu „Lärmminderungsmaßnahmen“ wurden nach erfolgter Auswertung 162 Beiträge und 12 Kommentare zugeordnet; zu „Ruhigen Gebieten“ wurden nach erfolgter Auswertung 42 Beiträge zugeordnet.
Darüber hinaus wurde die Teilnahme an einer eingebundenen städtischen „**Online-Befragung zu ruhigen Lieblingsorten“** angeboten. 300 Besucher haben den zugehörigen Fragebogen aufgesucht; Einschätzungen zur Bedeutung, Qualität und Erreichbarkeit von beliebten und schützenswerten ruhigen Orten aus 127 abgegebenen und auswertbaren Fragebögen sind in die Ergebnisauswertung eingeflossen.
Über sämtliche Ergebnisse wurde bereits zusammenfassend in der Drucksache 10747/2014-2020 berichtet. Darüber hinaus sind die detaillierten Auswertungsberichte auf der Plattform für alle

Interessierten öffentlich zugänglich. Die Ergebnisse der einzelnen Beteiligungsbestandteile sind in der Entwurfsfassung des dritten LAP von September 2021 ausführlich dokumentiert und eingeordnet.

Die öffentlichen Maßnahmenvorschläge aus der Online-Beteiligung wurden von der Verwaltung gesichtet. In einer Vorprüfung wurde beurteilt, welche Maßnahmenvorschläge sich auf Umgebungslärm beziehen, wo Lärmschwerpunkte oder Mehrfachbelastungen zu berücksichtigen sind oder ob ein Handlungsraum mit dringendem Verbesserungsbedarf berührt ist. Von den Beiträgen wurden bei der Aufstellung von Lärmminderungskonzepten und Handlungsprogrammen des dritten LAP diejenigen berücksichtigt, die lt. Vorauswertung umgebungslärmrelevant sind und grundsätzlich Lärmminderungspotenzial aufweisen können. Maßnahmenbeiträge zur Erneuerung der Fahrbahn sind in die Aufstellung des Handlungsprogramms zur lärmmindernden Fahrbahnsanierung eingeflossen. Darüber hinaus wurden Maßnahmenbeiträge berücksichtigt, indem sie in die Abwägung für die Durchführungsempfehlungen einbezogen wurden. Die Beitragsnummern der Maßnahmenvorschläge sind beispielsweise in den Maßnahmensteckbriefen für die Lärmminderungskonzepte der Handlungsräume aufgeführt. Außerdem sind die Anregungen der Bürger*innen zur Förderung von Lärmschutzfenstern in dem Vorschlag für ein „neues“ Lärmschutzfensterprogramm aufgegriffen worden.

Nach erfolgtem Ratsbeschluss des dritten Lärmaktionsplans wird dieser mit allen Bestandteilen auf der Online-Plattform eingestellt, so dass die Informationen der interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

6. Ruhige Gebiete

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG fordert in Art. 8 als weiteren Bestandteil des LAP neben der Minderung des Lärms in hoch belasteten Gebieten auch den **vorbeugenden Schutz „Ruhiger Gebiete“ vor Lärm**. In diesen Gebieten geht es weniger um eine Verminderung der Lärmbelastungen als vielmehr um eine Vermeidung der Lärmzunahme.

Eine Zunahme des Lärms würde sowohl die rechtlichen Voraussetzungen für die Festlegung „Ruhiger Gebiete“ als auch ihre Erholungsfunktion beseitigen; es gilt daher ein sog. Verschlechterungsverbot.

Zum Schutz „Ruhiger Gebiete“ vor einer Lärmzunahme sind ähnliche Ziele und Maßnahmen zu verfolgen, wie sie für die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bereits angewendet werden. Die „Ruhigen Gebiete“ sollen durch Lärmvorsorgemaßnahmen vor einer Lärmzunahme geschützt und aufgrund ihrer besonderen Bedeutung für die Erholung erhalten werden. Hierfür soll im Rahmen relevanter Planverfahren durch kurzfristige Maßnahmen der Status Quo gesichert und zusätzlicher Umgebungslärm verhindert werden.

Aufgrund der im § 47 d (2) BImSchG enthaltenen Zielvorgabe zum Schutz „Ruhiger Gebiete“ werden diese Gebiete im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Es besteht aber keine Verpflichtung, im LAP zwingend konkrete Maßnahmen vorzusehen, wenn eine Verschlechterung der Lärmsituation der „Ruhigen Gebiete“ nicht unmittelbar zu erwarten ist oder wenn keine Verbesserung erforderlich und beabsichtigt ist. **Die „Ruhigen Gebiete“ des dritten LAP werden ohne konkrete Maßnahmenfestlegung ausgewiesen**.

Die bloße Festlegung als „Ruhiges Gebiet ohne Maßnahmenkatalog“ ist bei heranrückenden Planungen und Vorhaben anderer Bau- und Fachplanungsträger als abwägungserheblicher Belang gemäß Abwägungsgebot zu berücksichtigen. Die Belange der festgelegten „Ruhigen Gebiete“ sind als Bestandteil verschiedenster raumbezogener Planungen, wie Landschaftsplanung, Freiraumentwicklungsplanung, Grünplanung oder Bauleitplanung in die Abwägung zukünftig einzubinden.

„Ruhige Gebiete“ haben als Schutz- und Rückzugsraum für Menschen maßgebliche Bedeutung für die Entwicklung der Freiraumstruktur.
Die „Ruhigen Gebiete“ Bielefelds sind nach Freiflächenkategorien definiert als „Grün- und Spielflächen, Friedhöfe und Kleingärten, Wald, landwirtschaftliche Flächen“ mit einem $L_{DEN} \leq 55$ dB(A). Diese Gebiete sind schwerpunktmäßig geprägt durch Erholungs- und Freizeitnutzung, öffentlich zugänglich, entlasten und tragen zu Gesundheitsschutz und guter Lebensqualität bei.

Im dritten LAP werden groß- und kleinflächige „Ruhige Gebiete“ innerhalb des Landschafts- und Siedlungsraums unterschieden. Zu den „Ruhigen Gebieten“ mit Bedeutung für die Erholung im Siedlungsraum gehören z.B. Parks und Grünanlagen, zu denen im Landschaftsraum der Teutoburger Wald oder andere großflächige Landschaft. Wo die ruhige Erholung möglich ist, zeigt Anlage 2. Diese Gebiete zu erhalten und noch weiter zu verbessern, sie attraktiv zu machen und ihre Erreichbarkeit auszubauen oder neue Gebiete, wo sie fehlen zu entwickeln, das sind Ziele der Planung.

„Ruhige Gebiete“ sollen hierbei möglichst wohnungsnah gut erreichbar und öffentlich u.a. kostenfrei und behindertengerecht zugänglich sein. Um festzustellen wie die Versorgungslage „Ruhiger Gebiete“ in Bielefeld ist, wurde im dritten LAP die gesamtstädtische Versorgung nach Fläche, Einwohnern, Einzugsbereichen sowie nach Stadtbezirken ausgewertet. Über diese gesamtstädtische Auswertung wurde bereits zusammenfassend in der Drucksache 10747/2014-2020 berichtet.

Strategisches Ziel der Stadt ist es, möglichst allen Bewohnern einen Zugang zu „Ruhigen Gebieten“ in fußläufiger Entfernung von 350 m zu ermöglichen.
Einen eingeschränkten Zugang zu „Ruhigen Gebieten“ und die geringste Versorgung weisen die Stadtbezirke Brackwede, Sennestadt und Heepen auf. Vor allem entlang der Bahntrasse und der B 61 sowie in Mitte können nur relativ wenige ruhige Gebiete in einer fußläufigen Entfernung von 350 m erreicht werden. Der Bereich entlang der BAB 2 stellt ebenfalls einen Korridor ohne ruhige Gebiete dar.
Für eine gute Erreichbarkeit der „Ruhigen Gebiete“ sollen die Lücken im Rad- und Fuß- sowie im „Grünen Wegenetz“ geschlossen werden. Als Grundlage für die zukünftige freiraumplanerische Entwicklung gibt die „Ruhige-Gebiete-Karte“ der Planung wichtige Hinweise auf eine Unterversorgung von Wohngebieten (z.B. in Baublöcken mit hoher Einwohnerdichte). Sie zeigt auch auf, wo eine „ruhige Freiraumentwicklung“ prioritär aufgrund des hohen Nutzwerts für die Bielefelder*innen sinnvoll wäre. Diese Planungshinweise werden in freiraumplanerischen Entwicklungskonzepten aufgegriffen und über die laufenden Aufgaben der Verwaltung weiterverfolgt.

Der Gesamtentwurf des dritten LAP in der Fassung vom September 2021 enthält weitergehende **Planungsziele und -hinweise für den Umgang mit „ruhigen erholungswirksamen Gebieten“**.

7. Fortschreibung des Handlungsprogramms für die nächsten Jahre

Der dritte LAP schreibt das bisherige Maßnahmenkonzept aus dem zweiten LAP fort und stellt die nachfolgend aufgeführten Handlungsprogramme auf.

7.1 Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen zur lärmmindernden Fahrbahnsanierung

Seit dem Ratsbeschluss des ersten LAP aus dem Jahr 2010 ist die Verwaltung verpflichtet, bei allen Baumaßnahmen bzw. Fahrbahnsanierungen an Straßen mit einer Lärmbelastung über 65/55 dB(A) L_{DEN}/L_{Night} den Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags zu prüfen.

Ebene, glatte und lärmarme Fahrbahnoberflächen sind für die Lärmminderung von hoher Bedeutung. Zielsetzung des dritten Lärmaktionsplans ist deshalb die Erstellung eines Konzeptes, das den gesamtstädtischen Handlungsbedarf für eine den Lärm mindernde Fahrbahnsanierung grafisch in einer Karte darstellt und eine Prioritätensetzung für die Maßnahmenumsetzung vorschlägt. Für die Maßnahmenfortschreibung ist ein „**Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung an geeigneten Lärmschwerpunkten mit akustisch relevanten Fahrbahnschäden“** erstellt worden.

Empfehlungen für Erneuerungsmaßnahmen mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen werden für die Lärmbrennpunkte gegeben. Die Lärmbrennpunkte sind Abschnitte im lärmkartierten Straßennetz mit einer Lärmbelastung von L_{DEN} > 65 dB(A) und / oder L_{Night} > 55 dB(A). Dabei werden im Untersuchungsverfahren die Höhe der Lärmbetroffenheit, der Fahrbahnbelag, der Zustand des vorhandenen Fahrbahnbelages, die zulässige Höchstgeschwindigkeit und bereits vorliegende Maßnahmenplanungen berücksichtigt. Außerdem wurden für eine leichtere verwaltungsinterne Bearbeitung Beiträge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung mit Bezug zum Handlungsprogramm Fahrbahnsanierung und die Lage in einem konkreten mehrfachbelasteten Handlungsraum mit einbezogen.

Die Priorität für eine Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnbelägen ist umso höher, je schlechter der Fahrbahnzustand, je größer die Anzahl an Lärmbetroffenen und je höher die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist. Für Abschnitte mit der höchsten Priorität soll eine kurzfristige Umsetzung vorgesehen werden. Abschnitte mit einer besseren Bewertung haben entsprechend eine geringere Priorität und können später, d.h. mittel- oder langfristig saniert werden. Das ausführliche Ergebnis der Bewertung enthält der Entwurf des dritten LAP in der Fassung von September 2021 (dort Anlage 20).

An 440 Lärmbrennpunkten ohne akustisch relevante Fahrbahnschäden wird keine Empfehlung für eine Maßnahmendurchführung abgegeben; an 231 Lärmbrennpunkten mit akustisch relevanten Fahrbahnschäden wird die kurzfristige (9), mittelfristige (69) oder langfristige (153) Durchführung einer den Lärm mindernden Fahrbahnsanierung empfohlen.

An rd. 30 % der untersuchten Lärmbrennpunkte, für die als Bewertungsergebnis eine Durchführungsempfehlung vorliegt, ist bisher noch keine Sanierungsmaßnahme durchgeführt oder geplant worden oder eine Maßnahme ist zwar geplant, aber noch nicht umgesetzt.

Aus der Abstimmung der gesamtstädtischen Durchführungsempfehlungen mit dem Straßenbau ist die „**Maßnahmenliste für eine kurz- bis mittelfristige Durchführung“** lt. Anlage 3 hervorgegangen. Die Maßnahmen betreffen die Bezirke Mitte, Schildesche, Stieghorst, Gadderbaum, Brackwede und Sennestadt. Die Straßen sind Arndtstraße, Artur-Ladebeck-Straße, August-Bebel-Straße, Brückenstraße, Friedrich-Verleger-Straße, Gütersloher Straße, Hauptstraße, Heeper Straße, Huberstraße, Jöllenbecker Straße, Osningsstraße, Otto-Brenner-Straße, Senner Hellweg, Sudbrackstraße, Turmstraße, Weststraße (Straßennennung ohne Gewichtung).

Alle Durchführungsempfehlungen aus dem Handlungsprogramm des dritten LAP für eine lärmmindernde Fahrbahnsanierung sind an den Straßenbau übergeben worden, damit sie in das Straßensanierungsprogramm aufgenommen werden. **Die für die Maßnahmendurchführung zuständige Umsetzungsstelle soll jährlich über den Umsetzungsstand berichten.** Die Umsetzung erfolgt abhängig von der Haushaltslage.

Bei den empfohlenen Sanierungsabschnitten und weiteren Neubaumaßnahmen sollte der Einbau neuartiger, besonders lärmarmer und bei innerstädtischen Geschwindigkeiten von 30 und 50 km/h wirksamer Deckschichten geprüft werden. Es lassen sich, je nach Fahrbahnoberfläche im Mittel Lärmpegelminderungen innerorts von zwischen 2 und 5 dB(A) erzielen.

7.2 Handlungsprogramm für mehrfachbelastete Handlungsräume

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung enthält der dritte LAP zwei Lärmminderungskonzepte mit Empfehlungen für die Umsetzung von Maßnahmenbündeln in zwei mehrfachbelasteten Handlungsräumen mit den Bezeichnungen HR-D und HR-K (Mitte/Schildesche). Die Gebiete umfassen zusammen eine Gesamtfläche von etwa 344 ha und ungefähr 25.124 Einwohner.

Die Maßnahmenplanung konzentriert sich auf 57 Lärmbrennpunkte in den beiden Handlungsräumen (vgl. Anlage 4). Für diese werden konkrete kurzfristige Maßnahmen zur Lärmminderung entwickelt und mittel- bis längerfristige Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt. Dabei ist zu beachten, dass sich bei Maßnahmenkombinationen mit zeitlicher Realisierungsfolge die Einzelmaßnahmen nicht gegenseitig ausschließen, sondern ergänzen. Um eine bessere Lärmminderungsbilanz zu erzielen, ist die Realisierung mehrerer kombinierter Maßnahmen hier sinnvoll. Zu den Maßnahmen gehören beispielsweise

- Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit,
- Lärmmindernde Fahrbahnerneuerung,
- mögliche Veränderung von Verkehrsverteilungen,
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung, der Verhältnisse für Fußgänger und Stärkung des Radverkehrs,
- Umnutzung von Flächen und Vergrößerung des Abstands zur Lärmquelle,
- Wiederaufnahme einer Förderung von Lärmschutzfenstern an Straßenabschnitten in kommunaler Baulast.

Sowohl die Bestandssituation als auch die Maßnahmenvorschläge sind textlich und grafisch in **sog. „Maßnahmen-Steckbriefen“ für die einzelnen Lärmbrennpunkte** im Entwurf des dritten LAP in seiner Fassung vom September 2021 aufbereitet (dort Anlage 23); die mit den aktiven

Maßnahmen einzeln erzielbaren Pegelminderungen in dB(A) sind dort qualitativ eingeschätzt. Sie liegen maßnahmenabhängig in Größenordnungen von unter 1 dB(A) bis 5 dB(A). In der menschlichen Wahrnehmung wird beispielsweise eine Pegelminderung um 3 dB(A) als deutlich leiser und eine Pegelminderung um 10 dB(A) als halb so laut empfunden. Um eine Pegelminderung von 3 dB(A) zu erzielen, müsste vergleichsweise die Verkehrsbelastung halbiert werden.

7.3 Prüf- und Durchführungsempfehlungen für lärmmindernde Geschwindigkeitsbegrenzungen „Tempo 30“

Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, beispielsweise von 50 km/h auf 30 km/h, bewirkt eine deutlich wahrnehmbare Pegelminderung um 2 bis 3 dB(A). Geschwindigkeitsreduzierungen sind eine wirksame und kurzfristig realisierbare Maßnahme. Für eine Umsetzung von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen sind jedoch die gesetzlichen Rahmenbedingungen einzuhalten. Der Entwurf des dritten LAP in seiner Fassung von September 2021 enthält einen ausführlichen Beitrag zu den Anforderungen an die Abwägung zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Die erforderlichen verkehrsrechtlichen Ermittlungen entsprechen nicht dem methodischen Vorgehen bei der Erstellung der strategischen Lärmkarten nach der 34. BImSchV. Denn diese sog. „Umgebungslärmkarten“ dienen einer anderen Aufgabe. Mit ihnen werden die bereits oben unter Punkt 3 beschriebenen Lärmprobleme durch verschiedene Lärmquellen gesamtstädtisch identifiziert, Lärmbetroffenheiten analysiert und Handlungsräume sowie Lärmbrennpunkte mit Lärmminderungsbedarf für den LAP festgelegt. Die kartierten Lärmwerte können daher nur für eine vorläufige Beurteilung der Machbarkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen zurate gezogen werden. Die Ergebnisse der im dritten LAP vorgenommenen Abwägung dienen als Grundlage für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung der Verkehrsbehörde. Zuständig für die Durchsetzung ist die Straßenverkehrsbehörde. Sie erarbeitet die erforderliche Einzelfallabwägung und ordnet die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Basis der Straßenverkehrsordnung und zugehöriger Verwaltungsvorschriften und Richtlinien an.

Die gesetzlich geforderten Einzelfallabwägungen geschwindigkeitsbegrenzender Maßnahmen lassen sich im Zeit- und Finanzrahmen der Lärmaktionsplanung, die einen strategischen gesamtstädtischen Handlungsansatz verfolgt, nicht vollständig realisieren. Um dennoch Straßenabschnitte für eine erfolgversprechende Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zu bestimmen, werden im Planaufstellungsprozess in einem mehrstufigen Ermittlungsverfahren, dessen Prüfschritte sich an den Vorgaben des Straßenverkehrsrechtes orientieren, Straßenabschnitte benannt, die einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung realistisch möglichst standhalten. Die hierfür berücksichtigten Kriterien greift der Entwurf des dritten LAP in seiner Fassung von September 2021 im Detail auf. Die ermittelten Straßen- und Prüfabschnitte konzentrieren sich auf innerstädtische Handlungsräume und sind gleichbedeutend mit Prüfaufträgen für die Einzelfallabwägung der Straßenverkehrsbehörde. Diese für die Durchführung einer straßenverkehrsrechtlichen Einzelfallprüfung empfohlenen „Tempo 30-Abschnitte“ an insgesamt 30 Lärmbrennpunkten enthält Anlage 5.

Einer straßenverkehrsrechtlichen Prüfung dieser Abschnitte hat das zuständige Verkehrsamt im Rahmen der Ämterabstimmung zugestimmt. **Nach Beschlussfassung des Plans soll die für die Straßen zuständige Straßenverkehrsbehörde kontinuierlich nach und nach die endgültigen Einzelfallprüfungen vornehmen und nach Abwägung aller Belange über die Anordnung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entscheiden.**

Über den Bearbeitungs- und Umsetzungsstand geschwindigkeitsbegrenzender Maßnahmen soll die Umsetzungsstelle regelmäßig unterrichten und **jährlich berichten**.

7.4 Wiederaufnahme eines Förderprogramms für Lärmschutzfenster an Straßenabschnitten in kommunaler Baulast

Wegen des anhaltenden öffentlichen Interesses und der aktuellen Lärmbetroffenheit soll wieder eine Förderung von Lärmschutzfenstern erfolgen, damit dort ein passiver Lärmschutz erfolgt, wo aktive Lärmminderungsmaßnahmen nicht möglich oder nicht vorgesehen sind. Der dritte LAP enthält die hierfür notwendigen Grundlagen. Das Förderverfahren sowie die Förderrichtlinie für das „Lärmschutzfensterprogramm“ wurden überarbeitet und neu entwickelt.

Dieses Förderprogramm baut auf der strategischen Lärmkartierung und den hiernach identifizierten Wohngebäuden mit Fassadenpegeln > 65/55 dB(A) L_{DEN}/L_{Night} auf. Die Gebäude an Straßen in kommunaler Baulast liegen differenziert nach Höhe des Fassadenpegels vor, wie in Anlage 6 erkennbar ist. Sie können während des Förderverfahrens anhand der Höhe der Lärmpegelbelastung priorisiert werden. Die Reihenfolge der Förderung wird durch die folgenden Prioritäten bestimmt

- 1. Priorität: L_{DEN}/L_{Night} > 75/65 dB(A)
- 2. Priorität: L_{DEN}/L_{Night} > 70/60 dB(A)
- 3. Priorität; L_{DEN}/L_{Night} > 65/55 dB(A)

Wohngebäude, die bereits eine Förderung von Lärmschutzfenstern/Lüftern aus anderen Förderprogrammen erhielten oder ein entsprechendes Förderangebot erhalten sind vom Förderverfahren des Lärmschutzfensterprogramms ausgeschlossen.

In Betracht kommt nach derzeitigem Erkenntnisstand und überschlägiger Abschätzung eine längerfristige Förderung von Lärmschutzfenstern für ungefähr 18.834 Wohneinheiten (WE) mit Fassadenpegeln durch Straßenverkehrslärm > 65/55 dB(A) L_{DEN}/L_{Night} an 230 Straßen. Da dieser Umfang im Zeit- und Finanzrahmen des dritten Lärmaktionsplans nicht vollständig realisierbar ist, soll eine langfristige Programmumsetzung erfolgen. Die Förderung soll zunächst für den Aufstellungszeitraum des dritten Lärmaktionsplans zwischen 2022 und 2024 begonnen und durchgeführt werden. Für die Finanzierung sind Mittel von jährlich 160.000 € vorgesehen. Die Förderung von ca. 50 Anträgen pro Jahr ist eingeplant. Einzelheiten zur Förderung enthält die Förderrichtlinie aus dem Entwurf des dritten LAP in der Fassung von September 2021 (dort Anlage 17).

Die Förderrichtlinie für das Lärmschutzfensterprogramm wird den Gremien zusammen mit dem Plan zur Beschlussfassung vorgelegt. Nach Vorliegen des Ratsbeschlusses für den dritten LAP soll die Programmabwicklung beauftragt werden.

Vor dem Start des Förderprogramms wird die Öffentlichkeit über die grundsätzlich förderfähigen Straßen sowie über das Antragsverfahren und die Möglichkeiten der Antragstellung unter www.bielefeld-wird-leiser.de sowie über die Presse unterrichtet.

7.5 Kostenschätzung und Finanzierung

Obwohl die Kommunen für die Umsetzung der Lärmaktionsplanung zuständig sind hat der Bundesgesetzgeber keine Regelungen zur Finanzierung der Lärmminderungsmaßnahmen aus den Lärmaktionsplänen getroffen. Eine Beteiligung von Bund und Ländern an der Finanzierung der Maßnahmen aus diesen Plänen ist derzeit nicht vorgesehen. Daher sind die **Maßnahmen nach bisherigem Stand aus dem kommunalen Haushalt zu finanzieren**. Die Finanzierung der **Maßnahmenumsetzung erfolgt somit abhängig von der Bielefelder Haushaltslage**.

Für die im „neuen“ Lärmschutzfensterprogramm, im Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung und in den Lärmminderungskonzepten für die ausgewählten Handlungsräume empfohlenen Maßnahmen enthält der Entwurf des dritten LAP in der Fassung von September 2021 (dort Kapitel 5) jeweils eine Abschätzung der aufgrund von Pauschalwerten überschlägig zu erwartenden Realisierungskosten. Die Kostenansätze umfassen zusammen pauschal rd. 4.058.737 € (brutto). Dabei ist nachfolgendes zu berücksichtigen.
Für Maßnahmen, die nicht primär der Lärmminderung dienen oder verkehrsbezogene Maßnahmen, für die zunächst konkretisierende Planungen der zuständigen Umsetzungsstellen notwendig sind, können keine Kosten im LAP abgeschätzt werden.
Der Mittelbedarf für die Förderung von Lärmschutzfenstern ist aufgrund von Erfahrungswerten maximal abgeschätzt und wird vermutlich nach Eingang der konkreten Antragstellungen geringer ausfallen.
Die Kostenabschätzung zur lärmmindernden Fahrbahnsanierung geht von einem groben Kostenrahmen für eine Erneuerung der Deckschicht aus. Bei einem grundhaften Umbau der Fahrbahn (Tragschicht, Deckschicht, etc.) können höhere Kosten entstehen.
Die Kostenschätzung für die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit basiert auf Kosten für das Verkehrsschild samt Mast, die Anlieferung und die Montage nach Schätzung der voraussichtlich benötigten Anzahl von Schildern für die vorgeschlagenen Streckenabschnitte.
Eine Konkretisierung der Kosten für die lärmmindernde Fahrbahnsanierung und geschwindigkeitsbegrenzende Maßnahmen kann erst im Rahmen der Detailplanung bzw. Ausführungsplanung von der Umsetzungsstelle erfolgen.

Informationen zur **Kosten-Wirksamkeitsbeurteilung** können im Entwurf des dritten LAP in der Fassung von September 2021 nachgelesen werden. Während für die im „neuen“ Lärmschutzfensterprogramm vorgesehenen passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) und für die empfohlenen Fahrbahnsanierungsmaßnahmen die Kosten-Wirksamkeit als „mittel“ beurteilt wird, ist diese insbesondere bei den geschwindigkeitsbegrenzenden Maßnahmen, wie Tempo 30, „hoch“, da hier für eine erzielbare deutliche Lärmminderung relativ geringe Kosten entstehen.

Die erforderliche **Finanzierung der Lärmminderungsmaßnahmen ist mit Blick auf eine längerfristige Umsetzungsperspektive unter Berücksichtigung der aktuellen Haushaltslage von den Umsetzungsstellen nach Beschlussfassung des dritten LAP sicherzustellen.** Auf



diese Weise soll schrittweise die städtische Lärmminderung umgesetzt werden, um die im dritten LAP formulierten Ansprüche an umweltgerechte sowie gesundheitsverträgliche Lebensbedingungen dauerhaft zu erfüllen.

8. Ausblick

Nach Vorliegen des Ratsbeschlusses wird der dritte LAP auf der Online-Plattform „Bielefeld wird leiser“ veröffentlicht. Der beschlossene Plan wird über das Land NRW der EU zugeleitet.

Eine langfristige Überprüfung und soweit erforderlich eine Fortschreibung des LAP erfolgt unter Einbeziehung von speziellen Fachgutachten für die Lärmquellen Straße, Schiene, Industrie/Gewerbe (IED) sowie für die Ruhigen Gebiete in einem 5-jährigen Rhythmus.

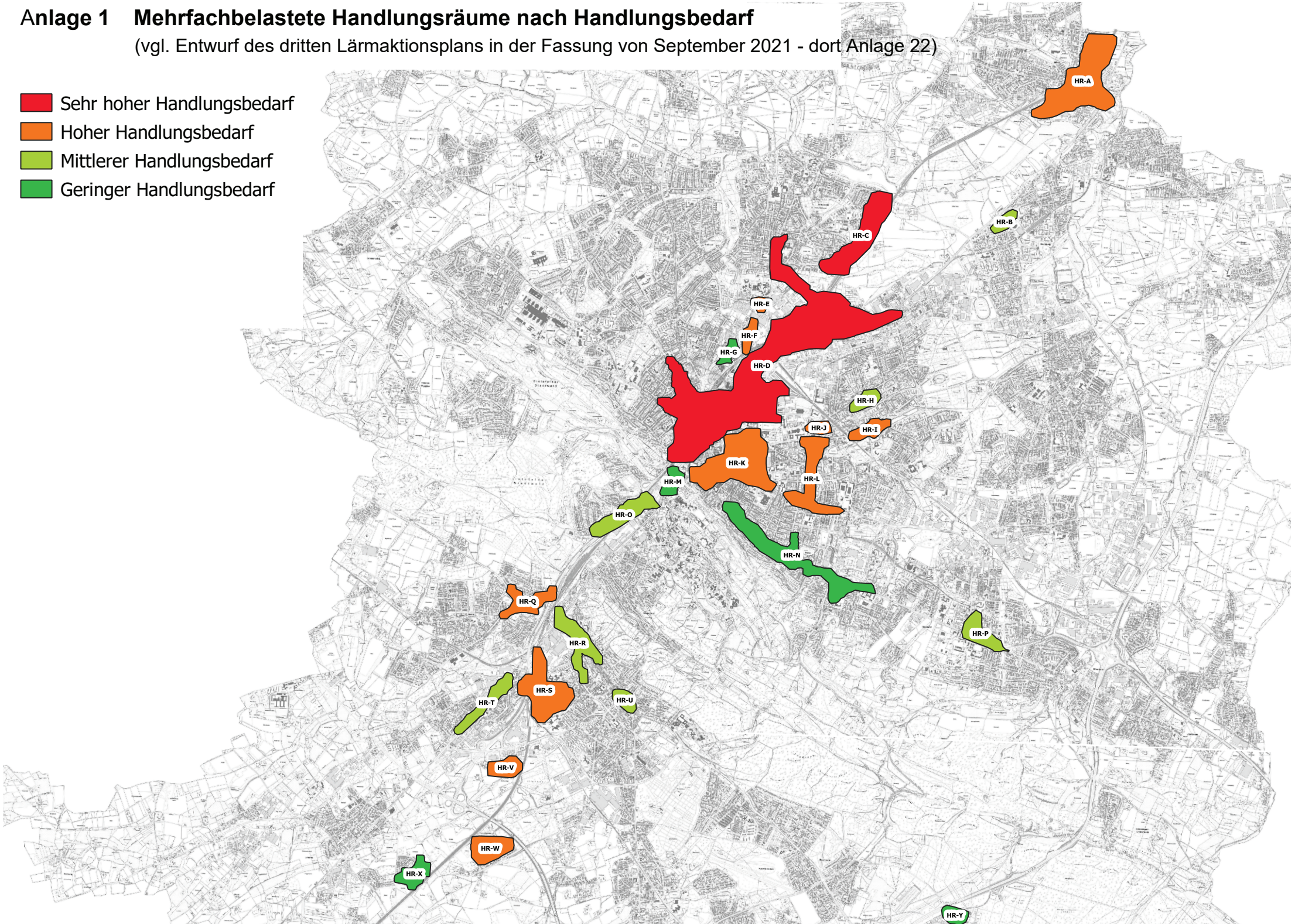
Die Lärmaktionsplanung ist kontinuierlich fortzuschreiben. Die **nächste „Umgebungslärm-kartierung“ erfolgt 2022** und ist Grundlage für den vierten Lärmaktionsplan. Von den bereits im dritten LAP festgelegten mehrfachbelasteten Handlungsräumen (Umweltgerechtigkeit) und geplanten Maßnahmen sowie Durchführungsempfehlungen zur Lärmminderung können voraussichtlich nicht alle bis zum **nächsten Lärmaktionsplan 2024** vollständig umgesetzt werden, so dass diese darüber hinaus weiterhin sukzessive abgearbeitet werden.

Die Übernahme der „Ruhigen Gebiete“ in die Freiraumentwicklungskonzepte (Umweltgerechtigkeit) und die Berücksichtigung innerhalb räumlicher Planungen (z.B. Bauleitpläne) erfolgt fortlaufend im Rahmen der Verwaltungspraxis. Die Planungsziele und -hinweise zum Schutz und zur Entwicklung „Ruhiger Gebiete“ sowie eine hierauf aufbauende Maßnahmenplanung zur freiraumplanerischen Entwicklung „Ruhiger Gebiete“ sollen bis 2024 weiter konkretisiert werden. Der hierzu erforderliche Arbeitsprozess in der Umweltverwaltung ist bereits angestoßen. Die Planungen und Ergebnisse hierzu werden im vierten LAP erneut aufgegriffen.

Anlagen

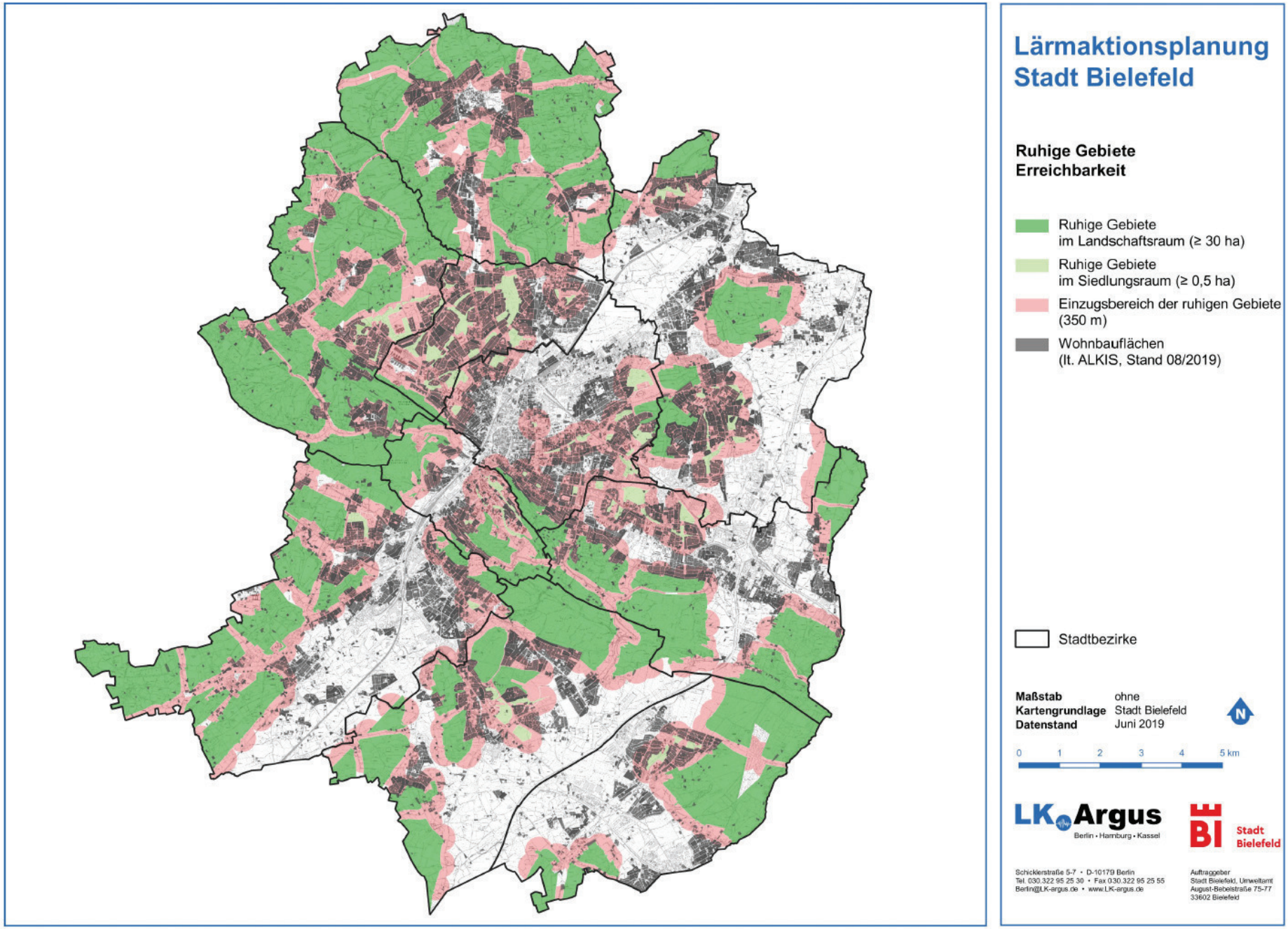
Anlage 1 **Mehrfachbelastete Handlungsräume nach Handlungsbedarf**

(vgl. Entwurf des dritten Lärmaktionsplans in der Fassung von September 2021 - dort Anlage 22)



Anlage 2

(vgl. Entwurf des dritten Lärmaktionsplans in der Fassung von September 2021 - dort Anlage 21)



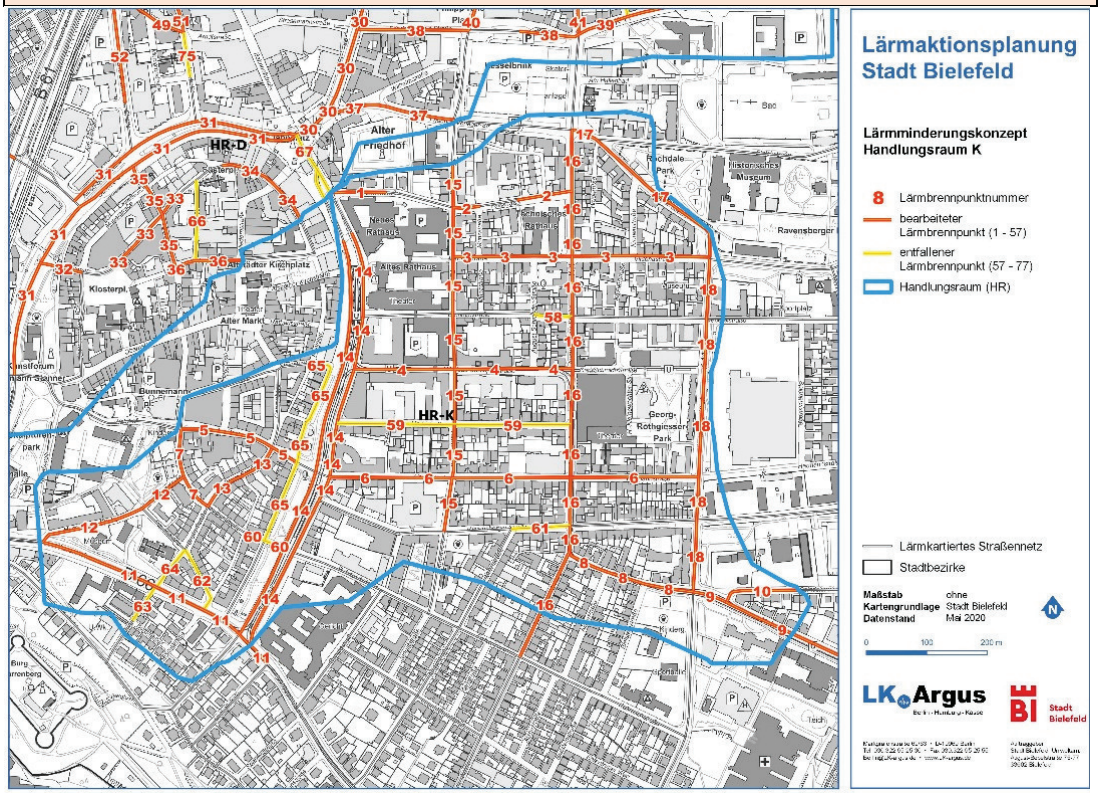
Anlage 3

Kurz- bis mittelfristige Umsetzung der Maßnahmen aus dem Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen							
Bezirk	**Strassenname**	**Länge in m (rd.)**	**von**	**bis**	**Abwägungsergebnis für relevante Lärmschwerpunkte**	**Fertigstellung lt. Straßenbau**	**Bemerkung**
Mitte	Arndtstraße	83	Arndtstraße 54	Arndtstraße 46	Durchführungsempfehlung kurzfristig im HR	mittelfristig	nach Kanalbau qualifiziert prov. Hergestellt; im Handlungsraum (HR), Maßnahmen-Steckbrief
Mitte	Arndtstraße	89	Arndtstraße 51	Arndtstraße 36	Durchführungsempfehlung mittelfristig im HR	mittelfristig	nach Kanalbau qualifiziert prov. Hergestellt, im Handlungsraum (HR), Maßnahmen-Steckbrief
Gadderbaum	Artur-Ladebeckstr.	206	Gadderbaumer Str. 41	Gadderbaumer Str. 34	Durchführungsempfehlung mittelfristig	mittelfristig	Planung u. Gleisbau erforderlich
Mitte	August-Bebel-Straße	69	Herforder Str. 93	August-Bebel-Straße 8	Durchführungsempfehlung mittelfristig im HR	mittelfristig	DSH ca. 10 Jahre alt; im Handlungsraum (HR), Maßnahmen-Steckbrief
Mitte	Brückenstraße	102	Heeper Straße 214	Brückenstraße 10	Durchführungsempfehlung mittelfristig im HR	mittelfristig	im Zuge Ausbau Heeper Straße ab 2023; im Handlungsraum (HR), Maßnahmen-Steckbrief
Mitte	Friedrich-Verleger-Straße	120	Wilhelmstraße 2	Friedrich-Verleger-Straße 2	Durchführungsempfehlung mittelfristig im HR	kurzfristig	im Bau zusammen mit dem Jahnplatz; im Handlungsraum (HR), Maßnahmen-Steckbrief
Brackwede	Gütersloher Straße	426	Umlostraße 1	Gütersloher Straße 325	Durchführungsempfehlung mittelfristig	mittelfristig	prüfen
Brackwede	Hauptstraße	66	Hauptstraße 70	Hauptstraße 66A	geplant mit Durchführungsempfehlung mittelfristig	mittelfristig	bestätigt
Mitte	Heeper Straße	100	Heeper Straße 210	Heeper Straße 194	geplant mit Durchführungsempfehlung mittelfristig im HR	mittelfristig	bestätigt; im Handlungsraum (HR), Maßnahmen-Steckbrief
Mitte	Heeper Straße	141	Heeper Straße 110	Heeper Straße 94	geplant mit Durchführungsempfehlung mittelfristig im HR	mittelfristig	bestätigt; im Handlungsraum (HR), Maßnahmen-Steckbrief
Mitte	Heeper Straße	152	Heeper Straße 194	Heeper Straße 183	geplant mit Durchführungsempfehlung mittelfristig im HR bei Öffentlichkeitsbeitrag (ÖB)	mittelfristig	bestätigt; im Handlungsraum (HR), Maßnahmen-Steckbrief
Mitte	Huberstraße	79	Huberstraße 26	Weißenburger Str, 16	Durchführungsempfehlung kurzfristig im HR	kurzfristig	im Zuge Kanalbau ab 2021 qualifiziert prov.; im Handlungsraum (HR), Maßnahmen-Steckbrief
Mitte	Huberstraße	96	Heeper Straße 108	Hubertstraße 26	Durchführungsempfehlung mittelfristig im HR	kurzfristig	Kanalbau ab 2021; im Handlungsraum (HR), Maßnahmen-Steckbrief
Mitte	Huberstraße	168	Huberstraße 18	Huberstraße 1	Durchführungsempfehlung mittelfristig im HR	kurzfristig	Kanalbau ab 2021; im Handlungsraum (HR), Maßnahmen-Steckbrief
Mitte	Jöllenbecker Straße	128	Jöllenbecker Str. 126	Jöllenbecker Str. 105	Durchführungsempfehlung mittelfristig	mittelfristig	2016 durch Kanalbau qualifiziert prov. hergestellt
Mitte	Jöllenbecker Straße	101	Jöllenbecker Str. 105	Jöllenbecker Str. 99a	Durchführungsempfehlung mittelfristig	mittelfristig	2016 durch Kanalbau qualifiziert prov. hergestellt
Mitte	Jöllenbecker Straße	78	Jöllenbecker Str. 88	Jöllenbecker Str. 80	Durchführungsempfehlung mittelfristig	mittelfristig	2016 durch Kanalbau qualifiziert prov. hergestellt
Mitte	Jöllenbecker Straße	49	Jöllenbecker Str. 68	Jöllenbecker Str. 65	Durchführungsempfehlung mittelfristig	mittelfristig	2016 durch Kanalbau qualifiziert prov. hergestellt
Mitte	Jöllenbecker Straße	69	Jöllenbecker Str. 57	Jöllenbecker Str. 47	Durchführungsempfehlung mittelfristig	mittelfristig	2016 durch Kanalbau qualifiziert prov. hergestellt
Mitte	Jöllenbecker Straße	70	Jöllenbecker Str. 60	Jöllenbecker Str. 57	Durchführungsempfehlung mittelfristig	mittelfristig	2016 durch Kanalbau qualifiziert prov. hergestellt
Mitte	Jöllenbecker Straße	265	Jöllenbecker Str. 33	Jöllenbecker Str. 7	Durchführungsempfehlung mittelfristig	mittelfristig	2016 durch Kanalbau qualifiziert prov. hergestellt
Stieghorst	Osningstraße	200	Osningstraße 49	Osningstraße 70	Durchführungsempfehlung mittelfristig	kurzfristig	Ausbau erfolgt
Mitte	Otto-Brenner-Straße	51	Otto-Brenner-Straße 6	Otto-Brenner-Straße 12	Durchführungsempfehlung mittelfristig im HR	mittelfristig	gemeinsam mit Heeper Straße; im Handlungsraum (HR), Maßnahmen-Steckbrief
Sennestadt	Senner Hellweg	74	Senner Hellweg 218	Senner Hellweg 215	geplant mit Durchführungsempfehlung mittelfristig im HR	kurzfristig	im Bau; im Handlungsraum (HR), Maßnahmen-Steckbrief
Schildesche	Sudbrackstraße	71	Sudbrackstraße 105	Sudbrackstraße 101	Durchführungsempfehlung mittelfristig	kurzfristig	Ausbau erfolgt
Mitte	Turmstraße	108	Turmstraße 10	Arndtstraße 54	Durchführungsempfehlung kurzfristig im HR	mittelfristig	nach Kanalbau qualifiziert prov. Hergestellt; im Handlungsraum (HR), Maßnahmen-Steckbrief
Mitte	Weststraße	127	Weststraße 54	Stapenhorststr. 67	Durchführungsempfehlung mittelfristig	mittelfristig	im Zuge Kanalbau qualifiziert prov. hergestellt
Mitte	Weststraße	136	Weststraße 88	Arndtstraße 46	Durchführungsempfehlung mittelfristig im HR	mittelfristig	nach Kanalbau qualifiziert prov. Hergestellt; im Handlungsraum (HR), Maßnahmen-Steckbrief

Anlage 4

Lärmbrennpunkte im Handlungsraum HR-K

Lärmbrennpunkt-Nr.	Handlungsraum	Straße	Von	Bis
1	HR-K	Körnerstraße	Niederwall	Körnerstraße 5
2	HR-K	Falkstraße	August-Bebel-Straße	Turnerstraße
3	HR-K	Viktoriastraße	Turnerstraße	Teutoburger Straße
4	HR-K	Nikolaus-Dürkopp-Straße	Niederwall	August-Bebel-Straße
5	HR-K	Am Bach	Neustädter Straße	Niederwall
6	HR-K	Hermannstraße	Niederwall	Teutoburger Straße
7	HR-K	Neustädter Straße	Am Bach	Kindermannstraße
8	HR-K	Oelmühlenstraße	August-Bebel-Straße	Teutoburgerstraße
9	HR-K	Oelmühlenstraße	Spindelstraße	Eduard-Windthorst-Straße
10	HR-K	Spindelstraße	Ostmühlenstraße	Spindelstraße
11	HR-K	Detmolder Straße	Hans-Sachs-Straße	Niederwall
12	HR-K	Hans-Sachs-Straße	Kreuzstraße	Niederwall
13	HR-K	Breite Straße	Neustädter Straße	Am Bach
14	HR-K	Niederwall	Altstädter Kirchplatz	Niederwall
15	HR-K	Turnerstraße	Brunnenstraße	Turnerstraße 19
16	HR-K	August-Bebel-Straße	Rohrteichstraße	Friedrich-Verleger-Straße
17	HR-K	Heeper Straße	August-Bebel-Straße	Viktoriastraße
18	HR-K	Teutoburger Straße	Viktoriastraße	Oelmühlenstraße



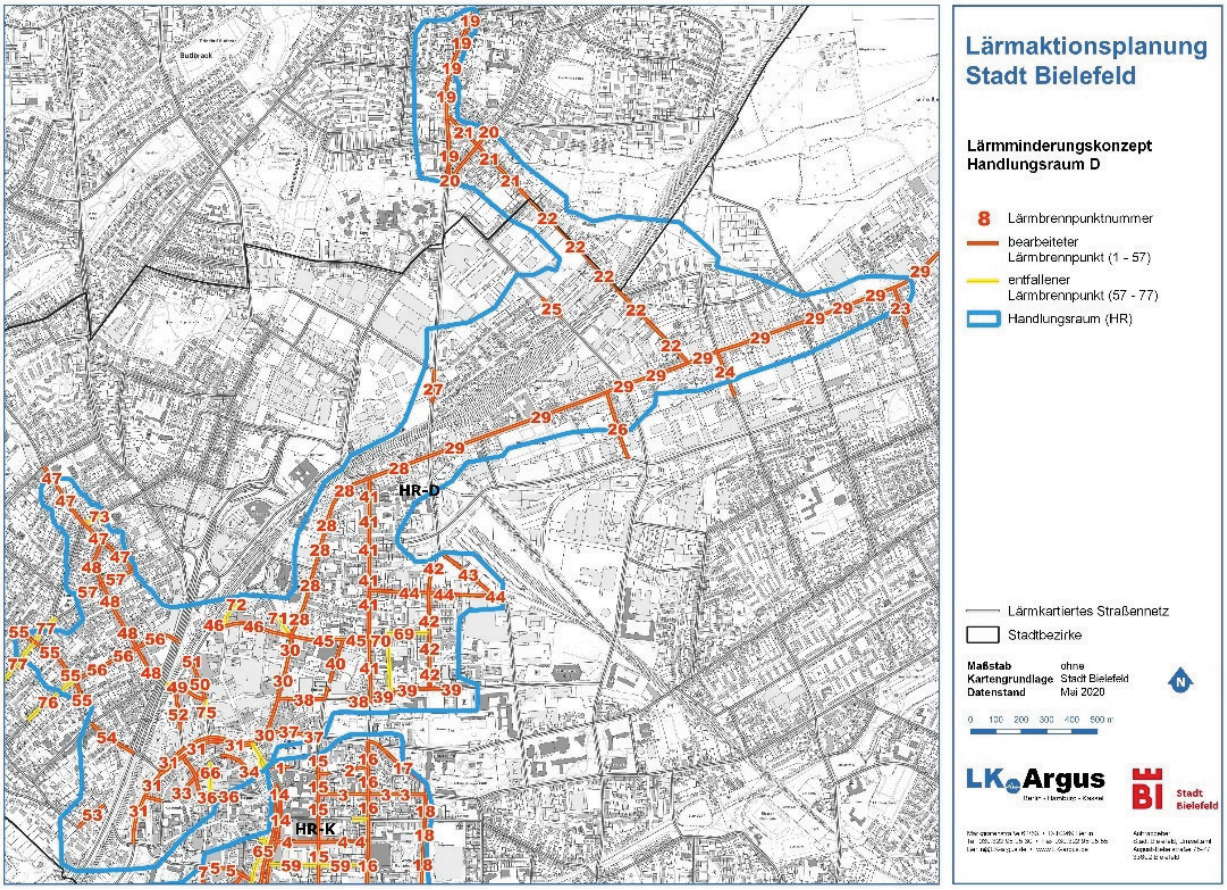
Anlage 4

Lärmbrennpunkte im Handlungsraum HR-D

Lärmbrennpunkt-Nr.	Handlungsraum	Straße	Von	Bis
19	HR-D	Beckhausstraße	Karl-Pawlowski-Straße	Engersche-Straße
20	HR-D	Engersche Straße	Engersche Straße 26	Beckhausstraße
21	HR-D	Schillerstraße	Engersche Straße	Bernhard-Mosberg-Straße
22	HR-D	Schillerstraße	Bernhard-Mosberg-Straße	Herforder Straße
23	HR-D	Ziegelstraße	Herforder Straße	Werster Straße
24	HR-D	Feldstraße	Herforder Straße	Feldstraße 97
25	HR-D	Stadtheider Straße	Am Lehmstich	Wichernstraße
26	HR-D	Hallenstraße	Herforder Straße	Eckendorfer Straße
27	HR-D	Beckhausstraße	Brüggemannstraße	Am Lehmstich
28	HR-D	Herforder Straße	Willy-Brandt-Platz	Beckhausstraße
29	HR-D	Herforder Straße	Beckhausstraße	Schuckenbaumer Straße
30	HR-D	Herforder Straße	Will-Brandt-Platz	Jahnplatz
31	HR-D	Oberntorwall/Alfred-Bozi-Straße	Jahnplatz	Von-der-Recke-Straße
32	HR-D	Klosterstraße	Oberntorwall	Klosterplatz
33	HR-D	Ritterstraße	Ritterstraße 4	Ritterstraße 15
34	HR-D	Renteistraße	Ritterstraße 23	Renteistraße 6-8
35	HR-D	Goldstraße / Notpfortenstraße	Oberntorwall	Hagenbruchstraße
36	HR-D	Hagenbruchstraße	Goldstraße	Niederstraße
37	HR-D	Friedrich-Verleger-Straße	Am Jahnplatz	Turnerstraße
38	HR-D	Friedrich-Ebert-Straße	Herforder Straße	Kesselbrink
39	HR-D	Werner-Bock-Straße	August-Bebel-Straße	Werner-Bock-Straße 25
40	HR-D	Kavalleriestraße	Paulus Straße	Friedrich-Ebert-Straße
41	HR-D	August-Bebel-Straße	Herforder Straße	Friedrich-Ebert-Straße
42	HR-D	Walther-Rathenau-Straße	Buddestraße	Werner-Bock-Straße
43	HR-D	Borsigstraße	Walther-Rathenau-Straße	Heinrichstraße
44	HR-D	Heinrichstraße	August-Bebel-Straße	Borsigstraße
45	HR-D	Paulusstraße	Willy-Brandt-Platz	August-Bebel-Straße
46	HR-D	Feilenstraße / Jöllenbecker Straße	Friedenstraße	Willy-Brand-Platz
47	HR-D	Schloßhofstraße	Melanchthonstraße	Weststraße
48	HR-D	Arndtstraße / Turmstraße	Schloßhofstraße	Große-Kurfürsten-Straße
49	HR-D	Arndtstraße	Elsa-Brandström-Straße	Friedenstraße
50	HR-D	Karl-Eilers-Straße	Arndtstraße	Friedenstraße
51	HR-D	Friedenstraße	Zimmerstraße 27	Arndtstraße
52	HR-D	Elsa-Brandström-Straße	Arndstraße	Am Zwinger

Anlage 4

Lärmbrennpunkt-Nr.	Handlungsraum	Straße	Von	Bis
53	HR-D	Moltkestraße	Wertherstraße	Von-der-Recke-Straße
54	HR-D	Stapenhorststraße	Kiskerstraße	Ostwestfalendamm
55	HR-D	Stapenhorststraße	Humboldtstraße	Bismarckstraße
56	HR-D	Große-Kurfürsten-Straße	Arndstraße	Ostwestfalendamm
57	HR-D	Weststraße	Arndtstraße	Schloßhofstraße - Teichstraße



Anlage 5

Durchführungsempfehlungen für „Tempo 30“ an Lärmbrennpunkten (LBP)

LBP-Nr.	Straßenname	Abschnitt von	Abschnitt bis
3	Viktoriastraße	Turnerstraße	Teutoburgerstraße
8	Oelmühlenstraße	Bielsteinstraße	Teutoburger Straße
9	Oelmühlenstraße	Spindelstraße	Eduard-Windhorst-Straße
10	Spindelstraße	Oelmühlenstraße	Spindelstraße
11	Kreuzstraße	Hans-Sachs-Str.	Niederwall
14	Niederwall	Altstädter Kirchplatz	Niederwall
15	Turnerstraße	Brunnenstraße	Turnerstraße 19
16	August-Bebel-Straße	Rohrteichstraße	Friedrich-Verleger-Straße
17	Heeper Straße	August-Bebel-Straße	Viktoriastraße
18	Teutoburger Straße	Viktoriastraße	Oelmühlenstraße
19	Beckhausstraße	Karl-Pawlowski-Straße	Engersche Straße
21	Schillerstraße	Engersche Straße	Bernhard-Mosberg-Straße
23	Ziegelstraße	Herforder Straße	Werster Straße
24	Feldstraße	Herforder Straße	Feldstraße 97
25	Stadtheider Straße	Am Lehmstich	Wichernstraße
26	Hallenstraße	Herforder Straße	Eckendorfer Straße
27	Beckhausstraße	Brüggemannstraße	Am Lehmstich
30	Herforder Straße (S)	Will-Brandt-Platz	Jahnplatz
31	Oberntorwall/Alfred-Bozi-Straße	Jahnplatz	Von-der-Recke-Straße
37	Friedrich-Verleger-Straße	Am Jahnplatz	Turnerstraße
38	Friedrich-Ebert-Straße	Herforder Straße	Kesselbrink
39	Werner-Bock-Straße	August-Bebel-Straße	Werner-Bock-Straße 25
41	August-Bebel-Straße	Herforder Straße	Friedrich-Ebert-Straße
45	Paulusstraße	Will-Brandt-Platz	August-Bebel-Straße
46	Feilenstraße - Jöllenbecker Straße	Friedenstraße	Willy-Brand-Platz
47	Schloßhofstraße	Melanchthonstraße	Weststraße
48	Turmstraße - Arndtstraße	Schlosshofstraße	Große-Kurfürsten-Straße
52	Elsa-Brandström-Straße	Arndtstraße	Am Zwinger
53	Moltkestraße	Wertherstraße	Von-der-Recke-Straße
56	Große-Kurfürsten-Straße	Arndtstraße	Ostwestfalendamm

Anlage 6 Förderprioritäten im "Lärmschutzfensterprogramm"

(vgl. Entwurf des dritten Lärmaktionsplans in der Fassung von September 2021 - dort Anlage 18)

